

STAATSCOURANT

Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.

Nr. 10768
1 maart
2016

Tijdelijke regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 29 februari 2016, nr. IENM/BSK-2016/45570, houdende vaststelling van vervangende grenswaarden geluidbelasting en vrijstelling van regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan (Tijdelijke regeling groot onderhoud Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 8.23, eerste lid, van de Wet luchtvaart;

BESLUIT:

Artikel 1 Definities

In deze regeling wordt verstaan onder:
a. *ALCMS:* Airfield Lighting Control and Monitoring System;
b. *gebruiksjaar 2016:* de periode van 1 november 2015 tot en met 31 oktober 2016;
c. *LVB:* Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting

(Gereserveerd)

Artikel 3 Vrijstellingen

1. Gedurende de periode van 6 maart 2016 tot en met 24 april 2016 dat de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud wordt dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB met betrekking tot landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).

2. Gedurende de periode van 6 maart 2016 tot en met 24 april 2016 dat de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud wordt dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB met betrekking tot landingen op baan 24 (Kaagbaan).

3. Gedurende de periode van 15 mei 2016 tot en met 29 mei 2016 dat de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege werkzaamheden aan het ALCMS wordt dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor starts van baan 18L (Aalsmeerbaan).

4. Gedurende de periode van 15 mei 2016 tot en met 29 mei 2016 dat de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege werkzaamheden aan het ALCMS wordt dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor landingen op baan 36R (Aalsmeerbaan).

5. Het gebruik van de Schiphol-Oostbaan als landingsbaan, als bedoeld in het eerste lid, kan slechts plaatsvinden indien geen van de andere banen als landingsbaan beschikbaar of bruikbaar is of indien het gebruik van een andere baan ertoe zou leiden dat deze baan tegelijkertijd als start- en als landingsbaan in gebruik zou zijn.

6. Het gebruik van de Aalsmeerbaan voor landingen als bedoeld in het vierde lid, kan slechts plaatsvinden indien de Kaagbaan niet bruikbaar is voor landingen omdat wordt voorzien dat de windlimieten, zoals geformuleerd in de luchtvaartgids, bladzijde AD2.EHAM-21, paragraaf 4.3.3., hoofdstuk EHAM, van de Aeronautical Information Publication, versie van 3 maart 2016, op deze baan worden overschreden, of vanwege andere meteorologische omstandigheden.

7. Indien voor de werkzaamheden aan het ALCMS op de Zwanenburgbaan of voor het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan een langere periode noodzakelijk is, gelden de in het eerste



tot en met het vierde lid bedoelde vrijstellingen gedurende die langere periode.

Artikel 4 Inwerkingtreding

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van 6 maart 2016.

2. Deze regeling wordt ingetrokken met ingang van 1 november 2016.

3. Deze regeling blijft van toepassing op grenswaarden en vrijstellingen die voor de intrekking ingevolge de regeling hebben gegolden.

Artikel 5 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke regeling groot onderhoud Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

De onderhavige regeling bevat vrijstellingen van de regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) met betrekking tot het baangebruik vanwege groot onderhoud aan het banenstelsel waaronder de vervanging van het Airfield Lighting Control and Monitoring System. Op een later moment in het gebruiksjaar 2016 zullen vervangende grenswaarden geluid voor de handhavingspunten worden ingevoegd.

Versterking 1e Schipholtunnel en Dienstentunnels en groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan

Uit een beoordeling op draagkracht is gebleken dat zowel de 1e Schipholtunnel, als de Dienstentunnels, over onvoldoende draagkracht beschikken om de zwaardere toestellen, zoals bijvoorbeeld het passagiersvliegtuig A380, met voldoende veiligheid te kunnen ondersteunen. Deze versterking is noodzakelijk om het zwaarste vliegtuigtype (Airbus A380) dat momenteel op Schiphol vliegt, operationeel te kunnen afhandelen op de Buitenveldertbaan. De nu geldende beperkingen voor dit type zullen dan niet meer van kracht zijn. In 2012 is een begin gemaakt met het versterken van de Dienstentunnels. Er zijn afspraken gemaakt om het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan gelijktijdig te laten plaatsvinden met de werkzaamheden aan de 1e Schipholtunnel, maar vanuit veiligheidsoverwegingen niet later dan 2017. Daarnaast heeft de eigenaar van de Schipholtunnels, Rijkswaterstaat (RWS), een groot belang bij deze werkzaamheden omdat de Rijksweg A4 door de Schipholtunnel loopt. De tunnelbuizen hebben namelijk last van ‘lekwater’ dat uit de dilatatievoegen stroomt. Tijdens de winterperiode bij strenge vorst bevriest dit lekwater (in de vorm van ijspegels). Dit levert gevaar op voor het autoverkeer, met gedeeltelijke afsluitingen als gevolg. Het versterken van het dak van de Schipholtunnel onder de Buitenveldertbaan en het waterdicht maken van de voegen vindt plaats in de periode van 6 maart 2016 tot en met 24 april 2016. Tegelijkertijd wordt gedurende de periode waarin de Schipholtunnel wordt versterkt groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan uitgevoerd. Het betreft de volgende werkzaamheden:
1. Frezen, asfalteren, aanbrengen anti skid (ASK) en markeringen;
2. Alle bijkomende werkzaamheden aan de elektrotechnische installatie van de baanverlichtingsinstallatie;
3. Het aanbrengen van drainage en verbeteren van de vlakligging en graskwaliteit van velden aan de zuidzijde van de baan;
4. De masten waarop de naderingsverlichting van de Buitenveldertbaan is gemonteerd worden voorzien van een nieuwe coating om de levensduur van de masten te verlengen. De masten hebben het einde van de technische levensduur bereikt;
5. Vervangen van alle licht verholen goten (ongeveer 6km lang);
6. Vervangen van de verlichte baangebonden bebording door LED verlichting.

De werkzaamheden aan de Buitenveldertbaan vinden gedurende circa één week ter hoogte van de Aalsmeerbaan (kop baan 18L) plaats. Dit is van invloed op het gebruik van de Aalsmeerbaan. Het Instrument Landing System (ILS) op de Aalsmeerbaan (baan 36R) ontbreekt in deze periode en op de Aalsmeerbaan (baan 18L) kan alleen verkort worden gestart. Hierdoor is de Aalsmeerbaan beperkt beschikbaar en worden andere banen mogelijk vaker ingezet. Aangezien er bovendien sprake is van het niet (volledig) beschikbaar zijn van twee banen (Buitenveldertbaan en Aalsmeerbaan), worden er gedurende deze periode, conform de afspraken aan de Tafel van Alders, geen baanpreferentietabellen voorgeschreven.

Groot onderhoud Zwanenburgbaan (ALCMS-werkzaamheden)

Op en om de start-, landings- en taxibanen van Amsterdam Airport Schiphol is een groot aantal lichtsystemen aangebracht. Een deel van deze lichtsystemen geeft piloten informatie over de contouren van de banen en hoe ze een baan aan moeten vliegen om op het juiste punt te kunnen landen. Eenmaal op de banen geven ze de piloten, door lichtpatronen en kleuren, informatie waar ze zich op de banen bevinden. Andere lichtsystemen rond de banen hebben een beveiligingsdoel. Zij schermen de banen door een soort stoplichten af om te voorkomen dat vliegtuigen en of andere voertuigen ongeautoriseerd start- of landingsbanen oprijden terwijl tegelijkertijd op die baan een vliegtuig aan het starten of landen is. Al deze lichtsystemen kunnen door de verkeersleiders in de verkeerstorens van Schiphol bediend en bewaakt worden. Het systeem dat de bediening (control) en bewaking (monitoring) van deze lichtsystemen mogelijk maakt is het Airfield Lighting Control and Monitoring Systeem (ALCMS). Het ALCMS bestaat globaal uit twee deelsystemen. Een computerge-

stuurd besturingsdeel, ook wel Besturing System Airside (BSA) en het Addressable Light Systeem (ALS), een techniek waarmee individuele lampen op de banen bediend en bewaakt worden.

Het huidige ALCMS op Schiphol is in 2003 in gebruik genomen en moet in 2016, vanwege het verstrijken van de technische levensduur zijn vervangen. Reserveonderdelen zijn na 2016 niet of nauwelijks meer verkrijgbaar en de software van het systeem wordt niet langer door de leveranciers ondersteund. Het ACLMS valt in de categorie van operationele veiligheidssystemen voor het vliegproces op Schiphol. Aan dit systeem worden derhalve zeer hoge eisen gesteld ten aanzien van betrouwbaarheid en beschikbaarheid. Om deze betrouwbaarheid en beschikbaarheid ook na 2016 te kunnen waarborgen is eind 2011 het ALCMS- project opgestart met als doel het nieuwe systeem eind 2016 operationeel te kunnen opleveren.

In 2016 moeten op alle start- en landingsbanen de ALS-deelsystemen vervangen zijn. Hiermee is in oktober 2014 een aanvang gemaakt en in 2015 zijn op alle banen, met uitzondering van de Zwanenburgbaan, de ALS-delen vervangen. Het vernieuwen van het ALS-deelsysteem op de Zwanenburgbaan staat nu gepland in de periode van 15 mei 2016 tot en met 29 mei 2016 (week 19 tot en met week 21) met een mogelijke uitloop naar week 22. Het uitwisselen van de ALS-onderdelen vindt zoveel mogelijk parallel plaats in de periodes dat de banen vanwege normaal en/of groot onderhoud al buiten gebruik zouden zijn. Het inregelen en testen van het ALS kan pas plaatsvinden nadat het normaal en/of groot onderhoud op de baan gereed is. Dit in verband met ARBO-veiligheidseisen. De ALS-installaties vallen in de ARBO-categorie van Hoog Spanning Installaties en het is vanuit deze wet en regelgeving niet toegestaan dat anderen dan de specifiek daartoe aangewezen personen, aan of in de nabijheid van deze installaties werkzaamheden verrichten wanneer deze installaties getest worden. Dit onderhoud was initieel gepland in het voorgaande gebruiksjaar, tegelijkertijd met het groot onderhoud van de touch down zones van de Zwanenburgbaan.
Vanwege onvoorziene uitloop van werkzaamheden was het noodzakelijk om de planning bij te stellen en zijn de ALCMS-werkzaamheden verplaatst naar het huidige gebruiksjaar.

Als gevolg van de onderhoudswerkzaamheden zal het verkeer in het gebruiksjaar 2016 anders worden afgewikkeld dan in een normale situatie zonder groot baanonderhoud het geval zou zijn, hetgeen uitgangspunt is in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. In verband hiermee heeft Schiphol aangekondigd later in het jaar voor gebruiksjaar 2016 een verzoek om vervangende grenswaarden in handhavingspunten L_{DEN} en L_{night} te zullen doen. De onderhoudswerkzaamheden tijdens de verschillende onderhoudsperioden hebben gevolgen voor de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving. Aan de Tafel van Alders (thans: Omgevingsraad Schiphol, ORS) zijn afspraken gemaakt over de baanpreferenties die door LVNL moeten worden toegepast in geval van onderhoudswerkzaamheden. Deze preferenties zijn er onder andere op gericht om geluidpreferente(re) baancombinaties zoveel mogelijk als eerste in te zetten, hetgeen per saldo gunstig is voor de geluidbelasting in de omgeving. Hieronder wordt per onderhoudsperiode toegelicht welke effecten de verschillende werkzaamheden hebben op het baangebruik op Schiphol.

Afwijkend baangebruik tijdens versterking Schipholtunnel en groot onderhoud Buitenveldertbaan

De Buitenveldertbaan wordt in de eerste twee preferenties bij wind uit noordelijke dan wel zuidelijke richtingen niet gebruikt. Wanneer de eerste of tweede preferentie gevlogen kan worden, zullen er bij het buiten gebruik zijn van de Buitenveldertbaan geen consequenties zijn voor het baangebruik. Bij onder meer een krachtige oosten- of westenwind, laaghangende bewolking, beperkte zichtcondities, omschakelen van noordelijk naar zuidelijk baangebruik en vice versa en bij buien wordt veelal de Buitenveldertbaan voor kortere of langere duur ingezet. De Buitenveldertbaan is de enige baan op Schiphol in zuivere oost-west richting. Het buiten gebruik zijn van de Buitenveldertbaan heeft tot gevolg dat naar verwachting landingen op de Buitenveldertbaan uit het oosten (op baan 27) met name worden verplaatst naar de Schiphol-Oostbaan en de Kaagbaan. Voor startend verkeer naar het oosten zal de Aalsmeerbaan (baan 18L) vaker (kunnen) worden ingezet dan het geval zou zijn geweest indien de Buitenveldertbaan (baan 09) beschikbaar was. Ook zal de Kaagbaan naar het noordoosten (baan 06) vaker als startbaan ingezet (kunnen) worden bij noordoostenwind. Bij harde (zuid)westelijke windrichtingen zal, bij het niet beschikbaar zijn van de Buitenveldertbaan, de Schiphol-Oostbaan zowel overdag als in de nacht meer gebruikt (kunnen) worden voor landend verkeer. De Schiphol-Oostbaan is tijdens deze onderhoudsperiode de enige landingsbaan voorzien van een Instrument Landing System (ILS), waarvan bij harde (zuid)westenwind gebruik kan worden gemaakt.

De Buitenveldertbaan wordt 's nachts in principe niet gebruikt. Voor het nachtelijk baangebruik op Schiphol worden, in reguliere omstandigheden, daarom geen veranderingen verwacht gedurende de periode dat de Buitenveldertbaan buiten gebruik is. Indien er echter sprake is van een harde (zuid)westenwind, dan biedt het Luchthavenverkeerbesluit echter wel de ruimte om de Buitenveldertbaan als landingsbaan (baan 27) in te zetten. Indien de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is, en er is in de

nacht sprake van een harde (zuid)westenwind, dan zou dit tot de ongewenste situatie kunnen leiden dat er dient te worden geland op de Kaagbaan (baan 24), terwijl er dan ook gelijktijdig vanaf de Kaagbaan (baan 24) moet worden gestart (mixed-mode). Bovendien is er geen ILS aanwezig op landingsbaan 24. Teneinde te voorkomen dat de Kaagbaan in dat geval in mixed-mode wordt gebruikt en om in de nacht een landingsbaan met ILS beschikbaar te hebben, zal in die specifieke windsituatie de Schiphol-Oost baan als landingsbaan (baan 22) opengesteld dienen te worden, zodat deze kan worden ingezet.

Op het moment dat de werkzaamheden aan de Buitenveldertbaan zich ter hoogte van de kop van de Aalsmeerbaan (baan 18L) bevinden, zijn zowel de Buitenveldertbaan als de Aalsmeerbaan niet of beperkt beschikbaar. Gedurende deze periode worden er, conform de afspraken aan de Tafel van Alders, geen baanpreferentietabellen voorgeschreven.

Afwijkend baangebruik tijdens ALCMS-werkzaamheden Zwanenburgbaan

De Zwanenburgbaan wordt tussen 06:00–23:00 uur in principe voornamelijk gebruikt als secundaire baan tijdens pieken in het aantal inkomende en uitgaande vluchten. Bij noordelijk baangebruik tijdens de startpiek en bij zuidelijk baangebruik tijdens de landingspiek. Ook komen er (weers-)omstandigheden voor waarbij de Zwanenburgbaan ingezet wordt gedurende andere periodes. Een voorbeeld is een krachtige noordwesten wind, waarbij er te veel zijwind op de Kaagbaan staat om deze in te zetten voor landend verkeer. In deze situatie kan de Zwanenburgbaan vanuit het zuiden worden aangevlogen als landingsbaan. Als de Zwanenburgbaan buiten gebruik is, heeft dat consequenties voor het baangebruik. Bij noordelijk baangebruik zal meestal, als de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is, tijdens een piek van startend verkeer naar verwachting naast de Polderbaan (baan 36L) de Buitenveldertbaan (baan 09) gebruikt worden als startbaan. Als de Zwanenburgbaan buiten gebruik is, heeft dat hoogstwaarschijnlijk geen consequenties voor het baangebruik tijdens de landingspieken bij noordelijk baangebruik. Bij zuidelijk baangebruik zal meestal, als de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is, tijdens een piek van landend verkeer, naar verwachting naast de Polderbaan (baan 18R) de Buitenveldertbaan (baan 27) gebruikt worden als landingsbaan. Als de Zwanenburgbaan buiten gebruik is, heeft dat hoogstwaarschijnlijk geen consequenties voor het baangebruik tijdens startpieken bij zuidelijk baangebruik.

De Zwanenburgbaan wordt in de nacht tussen 23:00–06:00 uur alleen ingezet als landingsbaan (baan 36C) bij harde noordenwind, of als startbaan (baan 18C) bij harde zuidenwind. Indien de Zwanenburgbaan in de nacht niet beschikbaar is, dan zal bij een dergelijke meteosituatie de Aalsmeerbaan worden ingezet als landingsbaan (baan 36R) respectievelijk startbaan (baan 18L).

2. De aanvraag

Op 18 februari 2016 heeft de exploitant van de luchthaven Schiphol (hierna: de exploitant) mij verzocht om in verband met werkzaamheden aan de Schipholtunnel, respectievelijk groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan en ALCMS-werkzaamheden aan de Zwanenburgbaan, af te mogen wijken van de regels met betrekking tot het baangebruik van het LVB. Als gevolg hiervan zal het verkeer in het gebruiksjaar 2016 anders worden afgewikkeld dan in het LVB is opgenomen. In verband hiermee heeft de exploitant in de aanvraag aangekondigd op een later moment voor gebruiksjaar 2016 een verzoek om vervangende grenswaarden geluid voor de handhavingspunten te zullen doen.

3. Wettelijk kader

Op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart kan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu vrijstelling van regels voor baan- en routegebruik verlenen en vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten vaststellen, indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan of een rijbaan, het normale gebruik van een luchthaven naar zijn oordeel ernstig wordt belemmerd. Het betreft gevallen waarin als gevolg van groot onderhoud een baan enige tijd niet gebruikt kan worden, waardoor het luchtverkeer op een andere wijze moet worden afgehandeld.

4. Beoordeling

Voorop staat dat er een evenwicht dient te bestaan tussen de belangen van de mainport Schiphol voor de luchtzijdige bereikbaarheid en de belangen van de omgeving en omwonenden van Schiphol. De noodzaak van een goed onderhouden banenstelsel wordt onderschreven. Dit is van groot belang voor een veilig en adequaat functionerend Schiphol. In het ‘Informatiedocument bij de ontheffingsaanvraag voor groot onderhoud in gebruiksjaar 2016‘, d.d. 18 februari 2016, heeft de exploitant de technische noodzaak van de werkzaamheden aan de Schipholtunnel/groot baanonderhoud aan de Buitenveldertbaan en de ALCMS-werkzaamheden aan de Zwanenburgbaan voldoende onderbouwd. Ook heeft de



exploitant voldoende onderbouwd dat het noodzakelijk is om de werkzaamheden in het gebruiksjaar 2016 uit te voeren.

Het afwijkende baangebruik tijdens de werkzaamheden aan de Schipholtunnel/groot baanonderhoud aan de Buitenveldertbaan en de vervanging van het ALCMS op de Zwanenburgbaan, is aanleiding voor de exploitant om mij te verzoeken om op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart vrijstelling te verlenen van de regels voor het baangebruik uit het LVB. De onderhavige regeling strekt daartoe.

De ORS is door Schiphol op de hoogte gesteld. De vrijstellingsregeling is door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) getoetst op uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en fraudebestendigheid. De ILT heeft geconcludeerd dat de regeling uitvoerbaar en handhaafbaar is.

5. Werkingsduur

De vrijstelling in verband met de werkzaamheden aan de Schipholtunnel en grootbaanonderhoud aan de Buitenveldertbaan geldt voor de periode van 6 maart 2016 tot en met 24 april 2016. Voorzien wordt dat de Buitenveldertbaan vanwege de werkzaamheden aan de Schipholtunnel en groot baanonderhoud voor een periode van zeven weken buiten gebruik wordt gesteld. De vrijstelling in verband met de vervanging van het ALCMS op de Zwanenburgbaan geldt voor de periode van 15 mei 2016 tot en met 29 mei 2016. De Zwanenburgbaan zal vanwege de vervanging van het ALCMS voor een periode van twee weken buiten gebruik worden gesteld. Er wordt rekening gehouden met mogelijke uitloop van de werkzaamheden. Indien voor uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden als gevolg van slechte weersomstandigheden of een andere onvoorziene omstandigheden een langere periode noodzakelijk is, gelden de in artikel 3 bedoelde vrijstellingen gedurende die langere periode.

6. Lasten voor burgers en bedrijven

De regeling leidt niet tot extra lasten.

Artikelsgewijs

Artikel 1 Definities

Ten behoeve van de leesbaarheid zijn enkele begripsomschrijvingen opgenomen.

Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting

Aan de Tafel van Alders zijn afspraken gemaakt over wat bij onderhoudssituaties de baanpreferenties zijn die door de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) dienen te worden gehanteerd. Deze preferenties zijn er onder andere op gericht om de geluidbelasting zo gunstig mogelijk over de omgeving te laten neerslaan, waardoor het aantal gehinderden niet groter is dan noodzakelijk. Naar verwachting zullen ten gevolge van het afwijkend baangebruik vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten noodzakelijk zijn. Zodra daarover meer duidelijkheid is, zal daarvoor door de exploitant een aanvraag worden ingediend. Na uitvoering van een contra-expertise zullen de vervangende grenswaarden door middel van een wijziging van de onderhavige regeling worden vastgesteld in het daartoe gereserveerde artikel 2.

Artikel 3 Vrijstellingen

De LVNL geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat voor de afhandeling van het luchthavenluchtverkeer zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de meest geluidpreferente banen binnen de daarvoor geldende meteorologische en operationele randvoorwaarden. De LVNL maakt een keuze uit een combinatie van beschikbare en bruikbare banen voor starts en voor landingen gebaseerd op de zogenaamde baanpreferentietabellen die onderdeel zijn van de afspraken aan de Tafel van Alders.

Lid 1

Gedurende de periode van 6 maart 2016 tot en met 24 april 2016 dat de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege werkzaamheden aan de Schipholtunnel en groot baanonderhoud is het niet mogelijk om te landen op de Buitenveldertbaan. De afspraken over baanpreferenties leiden ertoe dat in de nacht eerst de Polderbaan en de Kaagbaan en vervolgens de Zwanenburgbaan de meest preferente banen zijn voor landingen. Indien deze door de exploitant beschikbaar gestelde banen in de nacht echter niet bruikbaar zijn voor landingen, vanwege een harde (zuid)westelijke wind zal moeten worden uitgeweken naar de Kaagbaan (baan 24) of Schiphol-Oostbaan (baan 22). Het gebruik van de Kaagbaan voor landingen (baan 24) is niet altijd wenselijk aangezien baan 24 niet beschikt over een

ILS en het gebruik van baan 24 bij harde (zuid)westelijke wind zou kunnen leiden tot het gelijktijdig gebruik van deze baan voor starts en landingen (mixed-mode). In dat geval verdient het de voorkeur om de Schiphol-Oostbaan (baan 22) als landingsbaan in te zetten. De Schiphol-Oostbaan is in dat geval namelijk de enige landingsbaan met ILS, waarvan op basis van de vrijstelling gebruik zou kunnen worden gemaakt. Om de bereikbaarheid van Schiphol in deze periode te garanderen wordt voor de periode van 6 maart 2016 tot en met 24 april 2016, dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB, met betrekking tot landingen op de Schiphol-Oostbaan vanuit het noordoosten (baan 22).

Lid 2

In het voorgaande lid is de vrijstelling voor het gebruik van baan 22 geregeld. In dit lid wordt de vrijstelling voor baan 24 geregeld.

Lid 3

Gedurende de periode van 15 mei 2016 tot en met 29 mei 2016 waarin de Zwanenburgbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur niet beschikbaar is vanwege de vervanging van het ALCMS, is het toegestaan om te starten vanaf baan 18L (de Aalsmeerbaan). Indien er sprake is van harde zuidenwind en de Kaagbaan niet als startbaan kan worden ingezet, zou normaal gesproken de Zwanenburgbaan (baan 18C) als startbaan worden ingezet. Aangezien dat niet mogelijk is in genoemde periode zal de Aalsmeerbaan deze functie overnemen.

Lid 4

Gedurende de periode van 15 mei 2016 tot en met 29 mei 2016 waarin de Zwanenburgbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur niet beschikbaar is vanwege de vervanging van het ALCMS is het toegestaan om te landen op baan 36R (de Aalsmeerbaan). Indien er sprake is van harde noorden wind en de Kaagbaan niet als landingsbaan kan worden ingezet, zou normaal gesproken de Zwanenburgbaan (baan 36C) als landingsbaan worden ingezet. Daar dat niet mogelijk is in genoemde periode zal de Aalsmeerbaan deze functie overnemen.

Lid 5

Het gebruik van de Schiphol-Oostbaan voor landingen als bedoeld in het eerste lid is alleen toegestaan indien geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is, of indien het gebruik van een andere baan ertoe zou leiden dat deze baan tegelijkertijd als start- en landingsbaan (mixed mode) zou moeten worden ingezet.

Lid 6

Voor elke baan op Schiphol geldt dat een baan voor de LVNL niet bruikbaar is indien wordt voorzien dat de windlimieten, zoals geformuleerd in de luchtvaartgids, bladzijde AD2.EHAM-21, paragraaf 4.3.3. hoofdstuk EHAM, van de Aeronautical Information Publication (AIP, versie 3 maart 2016) op de betreffende baan worden overschreden. Daarnaast kunnen er andere meteorologische omstandigheden zijn waardoor een baan niet bruikbaar is. Het betreft dan bijvoorbeeld onweers- of sneeuwbuien (zie hiervoor ook bijlage 3 bij het Aldersadvies van 8 oktober 2013, Kamerstukken II, 2013/14, 29 665, nr. 190). De zinsneden ‘wordt voorzien’ en ‘of vanwege andere meteorologische omstandigheden’ in het zesde lid van artikel 3 zijn opgenomen om mogelijk te maken dat door de LVNL geanticipeerd of gereageerd kan worden op weerscondities, conform de afspraken die in het kader van het nieuwe normen- en handhavingstelsel, zoals vastgelegd in bijlage 3 bij het Aldersadvies van 8 oktober 2013 (Kamerstukken II 2013/14, 29 665, nr. 190), zijn gemaakt aan de Alderstafel.

Lid 7

Indien voor uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden een langere periode noodzakelijk is, gelden de in artikel 3 bedoelde vrijstellingen gedurende die langere periode.

Artikel 4 Inwerkingtreding

De regeling treedt in werking met ingang van 6 maart 2016. Omdat met de werkzaamheden in verband met de versterking van de Schipholtunnel en groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan ook exact op die datum wordt begonnen, wordt afgeweken van de zogenoemde vaste verandermomenten die voor ministeriële regelingen worden gehanteerd. Tevens wordt afgeweken van de minimuminvoeringstermijn. Deze uitzonderingen kunnen worden gemotiveerd met een beroep op aanwijzing 174, vierde lid, onder a van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Het gaat in het onderhavige geval om regelgeving



die gepaard gaat met afspraken en afstemming met doelgroepen. Dit maakt het ook mogelijk om de regeling direct toe te passen: het gaat immers om een in het verleden al meerdere malen toegepaste en in de praktijk beproefde werkwijze. De regeling vervalt op 1 november 2016, aan het begin van het nieuwe gebruiksjaar.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma